

Τον καπτά Νίκο τον θυμάμαι τα τελευταία πέντε χρόνια ως πλοίαρχο στα «δεληφίνια» του Ηλίουπουλου και ως ύπαρχο στο SEAJET 1. Πάντα με μαθητιά άτακτα και ελευθέρως ανεμίζοντα στο αγέρι του Αιγαίου, με γυαλί πηλίου καθρεφτέ ιστιοπλοϊκό και ανοικτά πουκάμισα. Αντικομοφομιστή και απρόβλεπτο, παντρεμένο με το χαμόγελο και την καλή διάθεση. Από τον περασμένο Ιούνιο είναι πλοίαρχος του ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ. Γενικώς δεν μιλάει πολύ. Στον «Ε» μιλάει για πρώτη φορά και δεν χρησιμοποιεί υπονοούμενα. Είπε κουβέντες καθαρές και ξάστερες

Ο Indiana Jones του Αιγαίου



αντιπρόσωπο στον Πειραιά και τον βρίσκω καθισμένο σε ένα μικρό παλιό σκουτεράκι. Περίεργο, γιατί είναι γνωστός μηχανόβιος, «όπως επιβάλλεται για κάθε δελφινά που σέβεται τον εαυτό του»...

Καπτά Νίκο, τι είναι αυτό; Ποιά πηγή η ροκινέ;

«Αυτό που βλέπεις έχει ταξιδέψει όλο το Αιγαίο μέσα στα ιπτάμενα δελφίνια. Αμεινωχρεία, πρακτορεία, καμιά βόλτα, το σηκώνεις με τα χέρια, το φορτώνεις πίσω και έτοιμο...»

Φτάνουμε σπίτι του, στην Πειραιή. Το μπλοκόνι του βλέπει όλο τον Σαρωνικό χωρίς κανένα εμπόδιο. Τα καράβια περνάνε από κάτω.
«Εδώ έχω το Κουρούσης Traffic! Έχω παραγγείλει και ένα τηλεκασοπάκι και θα τα ελέγγω όλα από τις Φιλέτες και πάνω...»

Η ΑΝΔΡΩΤΙΚΗ ΦΛΕΒΑ

«Πώς βρέθηκα στη θάλασσα; Μάλλον η φλέβα της μάνας μου που βλατούσε από την Άνδρο με επηρέασε καθοριστικά και αυτό με βοήθησε στα πρώτα μου βήματα στο επάγγελμα. Καπετάνιος ήθελα να γίνω από πιτσιρικάς, δεν υπήρχε και κανένας άντρας στην οικογένειά να με αποπροσανατολίσει. Έμεινα από μικρός ορφανός και τα αδέρφια του πατέρα μου ήταν, λόγω Δεκεμβριανών, σκορπισμένα σε όλα τα «κολέγια» της Ελλάδας. Φυλακές Κέρκυρας, φυλακές Χίου και Λοιπά... Μεγάλωσα ανάμεσα σε γυναίκες.

Μου είχε κολλήσει από τις ιστορίες που άκουγα για τον παππού μου, που ήταν και αυτός καπετάνιος. Δεν είχα όμως ιδέα. Να φανταστείς, όταν πρωτομπαρκάρισα νόμιμα πως τα βαπόρια σταματάνε το βράδυ και ξαναεκκινάνε το πρωί...»

ΣΤΟ ΚΑΡΑΒΙ ΤΗΣ ΕΜΜΑΣ

«Η μάνα μου ήταν συγγενής με την κυρία Βιολαντώ Γουλιανδρή. Τότε το καράβι της Ελλάδας ήταν το ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ

της Greek Line με αρχιπλοίαρχο τον Γεωργίου. Πιο εύκολα έβλεπες τον Γιώργο Παπανδρέου παρά αυτόν. Ήταν όμως συμμαθητής με τη μάνα μου, πήγαμε μαζί στο γραφείο του και με έστειλε κατευθείαν στο καράβι. Φόρτινε από το Ισραήλ, ερχόταν Πειραιά και συνέχιζε για Μεσόγειο και Αμερική.

Δεν μου άρεσε καθόλου το ποστάκι, στεναχωριόμουν... Εγώ ήθελα να μάθω για τα καράβια και τη θάλασσα, αλλά δεν έβλεπα τίποτα. Καμαρατάκι ήμουν και όλη μέρα έβλεπα μπουλιμέδες. Για να βγαίνω έξω έλαγα του λαστρούμου και με έβαζε να κάνω ποτάσα τα καταστρώματα.

Μόλις κρύωσε ο καιρός και όλα δουλεύουν μέσα, με έβαλε ο λαστρούμος και στρώβιζα τους ναύτες, τριάντα ήτανε, και όλη μέρα πάτα, κούπες, ποτήρια, σόα πάρει το «χρυσό πιστάκι» εκεί μέσα...

Έκατσα επτά μήνες, αλλά δεν ήξερα τίποτα άλλο από τις ρεσπέτζες. Καπετάνιος ήτανε κάποιος Καλαποθαράκιος, νομίζω ναύαρχος, τον οποίο συνάντησα δύο φορές. Μία το Πάσχα και άλλη μία τα Χριστούγεννα που κατέβηκε να μας πει τα χρόνια πολλά».

Ο «ΣΤΡΑΤΑΡΧΗΣ»

«Υπαρχος ο Γιάννης Χαλάς –ο σημερινός γενικός γραμματέας της ΠΝΟ. Ο καπτά Γιάννης ήταν «στρατάρχης»! Για να τον δεις έπρεπε να κάνεις αίτηση στον λαστρούμο, αυτός στον ανθυποπλοίαρχο και λοιπά. Ήταν όλη μέρα στη γέφυρα. Μάγκας. Η ψυχή του καραβιού.

Μια φορά, παίρνω το θάρρος και ακολουθώ στα κρυφά ένα ναύτη που ανέβαινε μια σκάλα. Ήταν σουρόρουπο. Βγαίνω κάτω απ' τη βαρδιάλα, όπου βλέπω τον Χαλά με τον εξάιντα να «παίρνει» αστέρια. Εγώ τρελαίνομαι, τον ακούω να φωνάζει «Αφροδίτη 23 μίλιες 35 πρώτα»... Λέω «πού το βρήκε ο άνθρωπος τα αστέρια;»... Κρυβόμουν να μη με δει, γιατί απαγορευότανε στο πλήρωμα να βρίσκεται στα καταστρώματα των εσβατών, αλλά κάποια στιγμή με βλέπει. Μου βάζει τις φωνές, «τι κάνεις εδώ, δεν ξέρεις ότι απαγορεύεται;», εγώ βραχυκυκλώνω, «ε, ξέρεστε, εγώ να... είμαι απόφοιτος του γυμνασίου και θέλω να μάθω, πώς για καπετάνιος».



Με το που το ακούει μου λέει «θα πεις του λαστρούμου από αύριο να σου δώσει μπλουζά του καραβιού και θα ανεβαίνεις να μάθεις πτόν». Τούμπες εγώ! Ήτανε Έγγημένος ο Χαλάς».

Η αρχή ήταν καλή. Η συνέχεια;

«Η συνέχεια είναι η αρχή της περιπέτειας. Βγαίνω στην Ακτή Μιαούλη και με το φυλλάδιο στην κωλόταση ψάχνω για δουλειά».

ΒΑΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΡΕΙΠΙΑ

«Το απολυτήριο γυμνασίου ήταν πολύ μεγάλη υπόθεση σκεπτική την εποχή. Υπήρχαν καράβια πολλά και οι πράκτορες σε βούταγαν με το που έβλεπαν το φυλλάδιο. Έλεγε το λιμεναρχείο ότι το φορτηγό θέλει δεκαπέντε άτομα για να ταξιδέψει, έβαζαν δεκαπέντε ονόματα –οποιοδήποτε! Του πατέρα τους, του θείου τους, οποιου-

δήποτε... Και ερχόταν το λιμεναρχείο να ελέγξει... Έβαζαν όσους είχαν μαζέψει μέχρι τότε κι αν έλειπαν, κάλλογαν μαξιλαροθήκες στα τζάμια της γέφυρας. Τους λέγαμε «να, εκεί πάνω είναι και οι υπόλοιποι»... Μετράγαμε, εντάξει ο αριθμός, «γεια σας!»

Απίθανο και όμως αληθινό. Ούτε διπλώματα, ούτε χαρτιά, ούτε έλεγχοι, τίποτα. Έτσι πήγαιναν τα καράβια τότε. Μιλάμε τώρα για καράβια και εταιρείες ερείπια».

Δικαιώματα στην επιλογή δεν υπήρχε;

«Υπήρχε. Κοιτάγαμε όμως και τα λεφτά, αλλά και την ευκαιρία να πάρουμε θέσεις. Φαντάσου ότι αμέσως μετά το ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ πήγα υποπλοίαρχος σε ένα φορτηγό ερείπιο που έπαιρνε κάθε δέκα λεπτά φωτιά...»

Υποπλοίαρχος και το μόνο που ξέρετε να κάνετε ήταν τρώει;

«Ακρβώς! Η νοσοπρία της εποχής ήταν ότι αυτό είναι ένα βαπόρι. Δεν έχει σημασία αν ήταν καλό ή κακό –δεν το ξέραμε κιόλας ποιο ήταν το καλό και ποιο το κακό. Είναι ένα βαπόρι που πρέπει να ταξιδέψει.

Έχεις τα κουράγια; Πας. Δεν υπήρχε κόσμος αρκετός για τόσα βαπόρια. Με τη λαχτάρα που είχαμε, πηγαίναμε, και προσπαθούσαμε να μάθουμε.

Εγώ δεν είχα ιδέα από φόρτιση, ο καπετάνιος ήταν με δίπλωμα υποπλοίαρχου –κι αυτός λειψή την ήξερε– φορτάναμε με το μάτι και με το ανέβα κατέβα την ανεμόσκαλα για το trim. Το καλό ήταν ότι όλα αυτά ήταν συμβεβλημένα με το NAT και η υπηρεσία πιστόταν κανονικά.

Περιττό να σου πω δε, ότι έχω κάνει με σημαία «δε-

ντράκι", "αρκουδάκι", "μπανάνα"... ό,τι μπορεί να φτασθείς».

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΔΑΣΚΑΛΟΣ

—Κάποια μέρα λοιπόν το θέσαμε, γιατί ήταν ασύμφορο το ερείπιο και ξανά εγώ στον Πειραιά να φάγω για δουλειά. Αυτή τη φορά λοιπόν πάω στην Hellenic Med, ανθυποπλοίαρχος κανονικά και με ελληνική σημαία. Ήταν των Πετρόπουλου και Μοθιάσου και έκανε Αμφέρα - Πειραιά. Κατεβάζαμε τζέντραλ, ξεφορτώναμε, πηγαίναμε Κύπρο, φορτώναμε μινεράλι και πάλι πάνω. Σ' αυτό λοιπόν το παλιό, αλλά αρχοντικό καράβι, γνώρισα τον πρώτο μου δάσκαλο, τον κύριο Δημήτρη Μόσια, καπετάνιο με... γεννητικά όργανα.

Ήταν ο πρώτος καπετάνιος που έβλεπα σε φορητό να φοράει τη στολή του.

Ανέβαινε στη γέφυρα, ήταν ο καπετάνιος. Κατέβαινε στο σαλόνι, ήταν ο καπετάνιος.

Μόλις έμαθε ότι είμαι απόφοιτος του Γυμνασίου και πάω για καριέρα, ερχόταν στη βάρδια και μου έκανε μαθήματα ναυτικής. Παραλλαγή, μεσημέρι, ευθείες, πίνακες, τα πάντα... Λες και είχε καμιά υποχρέωση.

Οφείλω να τον ευχαριστήσω, ακόμη και τώρα που κοιτώ με ως καπετάνιος να πάρω σύνταξη. Με έμαθε, μέσα σε δεκατρείς μήνες, πράγματα που τα θυμίζω σε όλη μου τη ζωή.

Τότε, οι υποπλοίαρχοι, οι Α' μηχανικοί, οι καπεταναίοι δεν δείχνανε στους νεότερους τους. Μπαρκάρανε με τους χάρτες στις βαλίτσες τους και έτοιμας τις πορείες για κανένα τόξο, κανένα περίεργο κροσάρισμα και τέτοια... Τις ώρες που εμείς ταξιδεύαμε αυτοί τις αντίγραφαν στον κανονικό χάρτη. Οι μηχανικοί χειρότεροι! Πρόλαβα Α' μηχανικό να ρυθμίζω τις βαλβίδες σκεπασμένος με μουσαμά για να μη βλέπει ο δεύτερος»...

Για να μη ρέθουν οι άλλοι

—Μάλλον να φοβόντουσαν μην τους πάρουν τις θέσεις. Ήσως βέβαια να μην ήξεραν κιάλας οι άνθρωποι... Το θέμα είναι ότι οι περισσότεροι ήταν τυφλήτες»...

ΤΟ ΜΑΤΣΑΚΟΝΙ

—Ερχεται η ώρα να φύγω και από αυτό το καράβι, πάλι το φυλλάδιο, ξανά Ακτή Μισούλη, τα γνωστά... Εγώ πάντα κινηγούσα τον μισθό. Αλλά η τακτική ήταν η εξής. Θέλετε λεφτά; Εντάξει! Αλλά υπερωρίες»...

Θεωρίες άσχετες, εξμπραγματικές, που όμως αν δεν μάθαινα δεν μπορούσα να προχωρήσω. Τι να πω για εκείνη τη Ναυτική Τέχνη που κάναμε στα βιβλία;

Αν δεν κατέβεις στο αμπάρι, αν δεν βάλεις το χέρι στο βουλωμένο φίλτρο να ξεφράξεις τη σεντίνα, αν δεν χωθείς μέσα στα σκατά δεν κάνεις τίποτα.

Για να βγεις μετά στην κουβέρτα, να πάρεις ανάσα, να δεις το κύμα και να απεντίσεις τον ορίζοντα για να πας... α, ο καιρός είναι μάλιστα, πουνέντης, σορόκος. Αλλάς θα λες βορειοδυτικός, δυτικός, νοτιοανατολικός, όπως γράφουν τα βιβλία.

Πάει και τελείωσε. Η ναυτική τέχνη είναι πείρα που αν δεν τη βιώσεις, αν δεν τη ζήσεις, αν δεν την αποκτήσεις μόνος σου, κανένα βιβλίο δεν πρόκειται να σου τη μάθει».

ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ ΝΤΑΪΦΑ

—Τα χρόνια περνούν και αφού η μοίρα μου το ήθελε, περνάω απ' όλα τα κάτεργα της ελληνικής εμπορικής ναυτικής. Γνωρίζω με την εταιρεία Νταϊφά, την εταιρεία ορόσημο για μένα.

Ο Νταϊφάς ξεκίνησε, μαζί με τον συνεταιρό του Κωνσταντινίδη που ήταν χρυσοσκόπος, με κιάλα. Σιγά σιγά μεγάλωσαν και όταν πήγα εγώ, τους βρήκα να έχουν μια έναν στόλο από ειδικά φορητά καράβια βαρέων μεταφορών. Τα είχαν πάρει από τη γερμανική Hansa. Ήταν τρομερά καράβια, διακοσποεπιτητάρες μπιγκες μαγκιώρες, βάσεις στα κουβούσια, κάτι σύρματα μια πιθαμή διάμετρο, πού να τα λυγίσαις... Με τάγκια heating αυτόματα που πρώτη φορά βλέπαμε τότε.

Κάναμε πολλά ταξίδια στον Περσικό από Ευρώπη. Ο Σάχης έχριζε τότε την Περσία, φορτώναμε για παράδειγμα, τρία μεγάλα καζάνια, κατεβαίναμε στον Κόλπο, τέσσερις μήνες ρόδα και μετά ξεφορτώναμε.

Το 1977 - 1978 παραλαμβάνει ο Νταϊφάς τα πρώτα τζενεραλόδικα που έχριζε στην Ισπανία. Εντωμεταξύ έχω πάρει το δίπλωμα του υποπλοίαρχου και είμαι γραμματικός. Ήταν καλός εργοδότης ο Νταϊφάς. Δεν σε παράταγε όπως οι άλλοι. Έλεγες θέλω ένα σύρμα, σου στέλνανε τρία, μία φραντζόλα ψέμι έστελνε ένα κοσάνι. Ήταν πλούσιος στο κεφάλι, κουβαρντάς και γι' αυτό προόδευσε και έφτιαξαν σωστή εταιρεία.

Πέρασα ξεκούραστα χρόνια.

Η εταιρεία ήταν οικογενειακή. Ο Νταϊφάς με τα παιδιά του, τα ξαδέφια του -καπετάνιος ο ένας, μηχανικός ο άλλος- οι κόρες του Κωνσταντινίδη σπούδασαν ναυτικά και κάνουν τις ναυλώσεις. Μια εταιρεία που ακόμη και σήμερα, όποιος είναι μαζί τους δεν φεύγει με τίποτα»...

Κι ενώ όλα πηγαίνουν καλά, έπρεπε πάλι κάτι να προικίσει για να μην ξεχνάμε και το απειρημένο;

—Μάλλον κάτι τέτοιο πρέπει να έγινε»...

Αρχίζουν τα οικογενειακά προβλήματα και καθυστερώ πολύ να πάρω το δίπλωμα του καπετάνιου. Το 1987 ο Νταϊφάς αποφασίζει να πουλήσει τα καράβια του. Από δώδεκα, μένει στα τρία. Εκείνο τον χειμώνα παίρνω το δίπλωμα του καπετάνιου και με στέλνει η εταιρεία εκπαιδευόμενο με τον καπτά Φραγκιά, ο οποίος, όπως και ο καπτά Χρήστος ο Πρεπουδής, ήταν μεγάλα μαστόρια, καπετανάρες.

Δεν πρόλαβα όμως»...

Ήρθε γράμμα που έλεγε ότι το καράβι πουλείται.

Το παραδώσαμε στην Πολωνία».

Πάει λοιπόν το καπετανικό;

—Ναι, δεν πρόλαβα να πιάσω.

Γυρνάμε πίσω αφού έχουμε παραδώσει το τελευταίο βαπόρι και η εταιρεία ρίχνει τρία ολοκαίνουργια καράβια. Όμως είχε πληρώματα για δώδεκα, που κάποιου έπρεπε να πάνε. Ο Νταϊφάς, σωστός άνθρωπος, δεν μας είπε χάρηκα και άντε για. Μας ρώτησε έναν έναν πού θέλουμε να πάμε. Έλεγες για παράδειγμα στον Κωνσταντακάπουλο; Έπαρνε τηλέφωνο και σε έστειλε αμέσως».

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗ CERES

—Μένω εγώ τελευταίος και μόλις χωρισμένος από τη γυναίκα μου και του ζητώ να μείνω κάπου εδώ κοντά για τα παιδιά μου. Δεν ξέρω από ακτοπλοία, Νικόλα μου, μου λέει. Θα ρωτήσω και θα σου πω.

Με απολύουν, με αποζημιώνουν και περιμένω.

Μια μέρα με ζήτησε ο καπτά Γιώργης, ο ξάδερφος του Νταϊφά -πολύ κύριος μέχρι το τέλος της ζωής του αυτός ο άνθρωπος.

Μου λέει, το μέλλον της ακτοπλοίας είναι η ταχύτητα. Θέλεις να πας στα ταχύπλοα να εκπαιδευτείς; Δεν είχα ιδέα για τι πράγμα μου μιλούσε ο άνθρωπος.

Πάω με ένα σημείο στο Αβανό στη Ζέα και με στέλ-



1. Ένα από τα τζενεραλόδικα του Νταϊφά, το SILVER WIND, στις λίμνες του Κανόδο

2. Με τον Μόριο Ηλιόπουλο, που «κάποια μέρα θα γίνει μεγάλος»...

3. Στη γέφυρα της πιο καινούργιας κολλήρας, που ήρθε στην Ελλάδα το 1991 και πάντα παρό με τους μηχανικούς, τους καλύτερους φίλους του

4. Η γνωστή σε όλους τους μάλους του Αγίου Φωάννη του καπτά Νίκου Κουρούση, του Indiana Jones του Αγίου

5. Πρωτόπαρκας 22 ετών στο ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ

6. Στο βόρεια πλώρι

ΝΙΚΟΣ ΚΟΥΡΟΥΣΗΣ

ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ

Ατέλειωτη δύναμη.

Τέλειο. Σταθμός στην

ακτοπλοία • Αγαπημένο

πλοίο ΣΥΡΟΣ ΕΞΠΡΕΣ, αν

και δεν το

ευχαριστήθηκα •

Αγαπημένο λιμάνι

Μύκονος, λόγω

δυσκολίας • Σπίτι σε

νησί Πάτμος • Ελληνικά

λιμάνια Ανύπαρκτα

• Πειραιάς Πρέπει να

διορθωθεί για τα

σύγχρονα πλοία •

Λαύριο Λιμάνι που έγινε

σήμερα για το χθες •

Πιάτσα Δημοπρασία

Στην υπερωρία λοιπόν ματσακόν!

Τι είσαι εσύ; Ανθυποπλοίαρχος; Ματσακόν.

Δόκιμος; Ματσακόν.

Όλοι με ένα ματσακόν, μόνον ο καπετάνιος κατέβαινε με τον γραμματικό, ρόχνανε καμιά παναγία άμα έβλεπαν κάποιον να κάνει τσιγάρο, κι έτσι παίρναμε ένα βαπόρι ερείπιο και το κάναμε καινούργιο.

Ταξιδεύαμε, λοιπόν, τα καραβάκια τους και όλα καλά. Βέβαια ήταν και άλλες οι εποχές, το πολύ 13 μήνα να πηγαίναμε, έχω περάσει τον καιρό και με 10 και με 8 ακόμη μήνα την ώρα. Δεν είχαμε και όργανα, μόνον εξάντες, πιτζίδες, χάρτες και ένα ραντάρ που δούλευε μία φορά τον χρόνο».

ΧΙΩΤΕΣ «ΚΑΣΤΑΝΑΔΕΣ» ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

— Έκανα με καπετάνιους ναυτικούς που τους χαρρόσουνα, έκανα και με καστανάδες»...

Καστανάδες;

—... Ήταν οι Χιώτες, καλοί ψημένοι ναυτικοί, αλλά το ταξιδιό τους ήταν, τι να πω... Το έβλεπες ότι οι άνθρωποι δεν ήξεραν πού πάνε. Μου έτυχε να ψάχνουμε το Λάγος της Νιγηρίας δύο ημέρες και να μην μπορούμε να το βρούμε... Αν έπρεψες σε συννεφιά ήσουν χαμένος, άστα να πάνε. Καταστάσεις χάλια. Αυτό που μαθαίναμε καλύτερα από όλα ήταν να καθαρίζουμε σεντίνες»...

Και ως αξιωματικοί;

—Ναι. Ήταν το κυριότερο και ήταν και δύσκολο, αμπάρια με ξύλινα πανόλα και να σηκώνεις ξύλο-ξύλο να καθαρίσεις το σάπιο καλαμπίκι, σε έπαινε η βρώμα και δεν σου 'φαιγε με τίποτα.

Μάθαμε όμως να καθαρίζουμε αμπάρια».

Μέρος της ναυτικής τέχνης σου λένε ότι γίνεται στις μέρες μας;

—Ακριβώς. Κι εδώ θέλω να θέσω κάτι σημαντικό. Τα μαθήματα που έδωσα για να πάρω τα διπλώματα είχαν να κάνουν με θεωρίες που πολύ σπάνια κλήθηκα να χρησιμοποιήσω, δεν ξέρω γιατί.



• **Κακοί Δεν στράφηκε κανένας εναντίον μου**
 • **Εφοπλιστές Μείωση κόστους. Έμποροι οι περισσότεροι, εις βάρος της ασφάλειας**
 • **Καλοί Από αυτούς που έχω γνωρίσει ο Παναγόπουλος και η ΝΕΛ**
 • **Εταιρεία πρότυπο Νταϊφάς**
 • **Κράτος Κινείται με ατμομηχανή στην εποχή των πυραύλων**
 • **Δυσκολότερη στιγμή Στον Ατλαντικό, με τεράστια κύματα που έμειναν εφιάλτες στο κεφάλι μου τα επόμενα τέσσερα χρόνια**

νουν στα «δελφίνα». Κάθε μέρα και σε άλλο, να τα δω όλα και να με εγκρίνουν οι καπεταναίοι τους.
 Σε ένα από αυτά με εκπαίδευσε ο σημερινός τους αρχιπλοίαρχος, καπτά Γιώργης Γεωργιάδης. Μετά από σαράντα ημέρες και αφού με ενέκριναν όλοι, μου δίνουν το χαρτί της εκπαίδευσης και περιμένω στη σειρά να ανοίξει κάποιο θέσι. Είς μάτην όμως, γιατί στην ακτοπλοία τότε δεν έφαινε κανένας...

Πόσο μάλλον από την Ceres το 1988...

— «Ακριβώς. Περνάει ένας μήνας, τίποτα. Δύο, τίποτα. Μισός χρόνος, τίποτα. Μου λέγανε όλοι κάποτε, γιατί άμα φύγεις πάλι στα φορτηγά θα πας, θα ξεχαστείς, πάλι οι ευκαιρίες, νέτο. Κάθομαι λοιπόν και περιμένω και αυτό το περιμένει κρατάει δύο ολόκληρα χρόνια, που ήταν μέχρι τώρα η χειρότερη περίοδος της ζωής μου...»

Και τι κάνετε αυτά τα δύο χρόνια;

— «Θυλάω επαγγελματικό δίπλωμα και δουλεύω ταξί... Πουλιάω ό,τι ενθύμιο είχα φέρει απ' έξω, μια συλλογή στο σπίτι της μάνας μου με κινέζικα βάζα που τα είχα κουβιλλήσει στην πλάτη ένα ένα.

Είχα ανάγκες, παιδιά, υποχρεώσεις. Τα πήγαινα στο Μοναστηράκι και τα σκότωνα για δέκα και δεκαπέντε χιλιάδες κι ως ήταν όλα αυθεντικά. Είχα και τη μάνα μου που με έβλεπε ότι μου τα τρώνε οι γυναίκες.

Τι να της έλεγα:
 Ότι δεν έχω να φάω και τα σκατώνω;»

Γιατί δεν ξαναγαργιάτε στα φορτηγά, έστω σε κάποια άλλη εταιρεία;

— «Με την εταιρεία Νταϊφά είχα δεθεί συναισθηματικά. Σε άλλη εταιρεία δεν μπορούσα να πάω. Είχα και τα παιδιά. Τα υπέφερα όλα αυτά για να πάσω στην Ερφηλυσμένη την ακτοπλοία. Εδώ θα πω και κάτι που νιώθω ότι πρέπει να το πω δημοσίως.

Η εταιρεία Νταϊφά, αν και έφυγα από το 1988, μου στάθηκε σε κάθε δύσκολη στιγμή της ζωής μου. Είτε μεσολαμβάνει σε άλλες εταιρείες αν είχα πρόβλημα με το χρήμα, είτε με βοηθούσε όταν δεν είχα.

Αποκαρτέωμαι της αγάπης τους και γι' αυτό τους οφείλω ένα τεράστιο ευχαριστώ, η κίνηση που έκαναν οι κόρες του Κωνσταντίνου, μαζί με όλο το προσωπικό της εταιρείας, το 1997, όταν έμαθαν την ιστορία που είχα στη Ρωσία.

Έπιασαν τον γραμματέα της ΠΕΠΕΝ Σταμάτη Κουράκο, που προερχόταν από την ίδια εταιρεία, και τον ρώτησαν πόσα χρήματα έπρεπε να δοθούν ως εγγύηση για να βγω από τη φυλακή.

Διακόσιες πενήντα χιλιάδες δολάρια ήταν το ποσό και θα το έδιναν, αλλά δεν χρειαζόταν, γιατί είχα εκτίσει ήδη την ποινή μου και γύρισα.

Αυτοί είναι οι άνθρωποι και πάντα θα τους έχω μέσα στην καρδιά μου. Σε σημείο που πολλές φορές που γυρνάω στο λιμάνι, δεν πηγαίνω απ' το γραφείο να πω μια καλημέρα, γιατί μέχρι να ανέβω με το ασανσέρ με πίνουν τα κλάματα».

Η περίοδος απύπνως τελείωσε;

— «Με μια κανούργια περπέτατα.

Το 1989 με ειδοποιεί ο καπτά Γεωργιάδης ότι ο εφοπλιστής Ηλιόπουλος έχει φέρει δύο ιπτάμενα από την Πολωνία και δεν έχει κόσμο να τα ερξήσει».

ΣΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΤΟΥ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ

— «Πάω λοιπόν κουρευμένος, ξυρισμένος, σενιουρισμένος, να ζητήσω δουλειά. Τον συναντώ στο γραφείο του, με ρωτάει από πού είμαι, λέω Καλαματιανός ήταν ο πατέρας μου, ωραία, είμαστε πατριώτες, μου λέει, του λέω ό,τι έχω εκπαιδευτεί στη Ceres, άψογα, μου λέει, κάποτε μισό λεπτό γιατί έχω μια δουλειά κι εξαρηνίζεσαι...

Στο γραφείο του έχω κάτι ταμπέλες απαγορεύεται το κάπνισμα, εγώ τότε έκανα πέντε πακέτα την ημέρα, περνάει μισή ώρα, τρία τέταρτα, πουθενά ο Ηλιόπουλος. Εγώ ντρεπόμουν να κληθώ, αρχίζω λοιπόν και τον ψάχνω μέσα στα γραφεία και τελικά τον βρίσκω σε ένα δωμάτιο να κάθεται σε ένα τελάρο και να καθαρίζει χόρτα πάνω από μια σκάφη...
 Με βλέπει, αμάν σε έχασα, πίνει ένα τελάρο, μου λέει κάποτε, μου δίνει και ένα μαχαίρι, ξέρεις να καθαρίζεις χόρτα; Ξέρω! Και πίνουμε μαζί, μέχρι που τα καθαρίζουμε όλα. Με βουτάει από το χέρι, με πάει στον αρχικαπετάνιο του και του λέει αυτός εδώ είναι πολύ καλός καπετάνιος, θα τον πάρουμε!

Έτσι προσλήφθηκα από τον Ηλιόπουλο!...»

Από τις πιο πρωτότυπες προσλήψεις που έχουν γίνει γνωστές. Και αραιεί άλλο ένα κομμάτι της πολιτειακής ζωής σας...

— «Ναι. Ξεκινάμε με τα δύο ιπτάμενα, το ΑΙΓΕΥΣ και το ΘΗΣΕΥΣ. Καπετάνιος στο άλλο ο Αλέξης ο Θεοδοσιάδης από το Αίγιο, καλή του ώρα.

Στην αρχή δεν είχαμε άδεια σκοπιμότητας, αλλά μόνο άδεια τουριστικού για ημερήσιους πλάες.

Εγώ δε, δεν είχα ιδέα τι σημαίνει άδεια σκοπιμότητας, ημερήσιο ταξίδι, κλήση σε απολογία και λοιπά. Δεν είχα ιδέα από ακτοπλοία, ο Αλέξης όμως είχε και λίγο λίγο με πρατηγίους και μόνι. Όπως και ο Ηλιόπουλος άλλωστε, μόνο που σαν επιχειρηματίας έκανε τη δουλειά του πάνω από όλα...»

Δεν ήταν τα συμφέροντά σας κοινά;

— «Ο Ηλιόπουλος σου έλεγε προχώρα, Νικόλα, και μη φοβάσαι, εγώ είμαι εδώ. Όμως ποτέ δεν ήταν όταν τον χρειαζόταν. Προσπάθησα πολλές φορές να φύγω, αλλά δεν είχα νυφίμες στην ακτοπλοία και όπως ξέρεις, είναι σχεδόν αδύνατο να εμφανιστείς ως καπετάνιος από το πουθενά. Χαλάλι του όμως του Ηλιόπουλου, γιατί μαζί του γρήθηκα καλά και έμαθα την ακτοπλοία...»

ΘΑΥΜΑΖΩ ΤΟΝ ΤΖΩΡΤΖΗ

— «... Ήμουν όμως και τυχερός γιατί δεν μου έτυχε καμιά ζημιά να καταστραφώ. Γιατί, κακά τα ψέματα, ποιος δεν έχει κάνει ζημιά; Ακόμη και ο Τζώρτζης, αλλά αυτός είναι αλλιώς... Του βγάδω το καπέλο. Δεν σου κρύβω ότι τον θαυμάζω. Τον σεβόμαι και τον παραδέχομαι. Έχω πάρει μαθήματα από τον Τζώρτζη κι ως μην το ξέρει αυτός. Ξέρεις πόσες φορές είχα στηθεί στον μάλο της Ραφήνας να δω το ΕΠΤΑΝΗΣΙΟΣ να έρχεται και να παρακολουθώ τη μονούβρα του;

Ξέρεις πόσες φορές καθυστέρησα το δρομολόγιό μου στην Τήνο για να τον δω να μπαίνει με εννά, με δέκα, με έντακα μπροστά αέρα;...»

Δεν έμαθες να σπασίσεις το καπέλο της μάνας σου;

— «Εγώ σου λέω αυτό που σκέφτομαι. Μέχρι να έρθω στην ακτοπλοία δεν είχα ασχοληθεί με μονούβρες, με μπαρταριές του αέρα και με ανιρώπους να προσπαθούν να τα νικήσουν όλα αυτά. Ο Τζώρτζης μου έκανε μεγάλη εντύπωση.

Όταν ήρθα στο Αιγαίο με τα ιπτάμενα -από Ραφήνα, στην αρχή για Κάρυστο και μετά για Άνδρα, Τήνο, Μύκονο- με τον καιρό κατάλαβα ότι οι αέρηδες και οι κατεβασίες μπορεί να σε ξεφύλλισουν χωρίς να το καταλάβεις. Και όσο πιο μεγάλο είναι το βαπόρι σου, τόσο πιο δύσκολο το παιχνίδι.

Ήθελα να δω έναν άνθρωπο να κάνει αυτά που σκεφτόμουν, αλλά δεν ήξερα αν μπορεί να γίνουν. Κοίταγα πού κάνει το πρόσω, πού το ανάποδα, πώς έρχεται, πού φουντάρει...

Με έμαθε κι ως μην το ξέρει.

Όταν τον έβλεπα να μπαίνει μέσα στην Τήνο με τη μούρη και να γυρνάει με το αερίδι, τρελαινόμουν!

Όταν ξέρεις και καταλαβαίνεις τι κάνει αυτός τη στιγμή εκείνη, μόνο τότε μπορείς να κρίνεις. Δεν έχω καμία ιδιαίτερη σχέση μαζί του, ένα γεια από τις βαρδιόλες κι αυτό είν' όλα, με κάνει όμως πιο αντικαμενικό στην κρίση μου και το λέω ευθέως. Είναι μάγκας και, αν με παρατηρήσεις, προσπαθώ να τον μιμηθώ. Έμαθα τις κινήσεις του πλοίου από τον Τζώρτζη, μακάρι να είχα κάνει και μαζί του, αλλά έστω κι έτσι μου δίνεται η ευκαιρία να τον ευχαριστήσω μέσα από αυτή τη συνέντευξη, γιατί μου άνοιξε τα μάτια στο Αιγαίο Πέλαγος...»

Η εξέλιξή σας;

— «Ο Ηλιόπουλος άρχισε, όπως είπαμε, με άδεια τουριστικού. Μετά όμως πήραμε και άδεια σκοπιμότητας και επεκταθήκαμε σε όλο το Αιγαίο. Παροναξία μέχρι Σαντορίνη, Ηράκλειο, δυτικές Κυκλάδες από Ραφήνα και Ανατολικό Αιγαίο, από Καβάλα μέχρι Ρόδο, ακόμη και Πάτρα, Ιόνιο κάναμε...»

«ΔΕΛΦΙΝΑΔΕΣ» ΣΤΑΘΗΚΑΝ ΜΟΝΟ ΟΙ ΜΗΧΑΝΟΒΙΟΙ

— «Πήγα παντού με τα ιπτάμενα και έμαθα πολλά... εκεί μέσα στον Κάβο Ντόρο και από Πάρο για Νάξο που σηκώσαμε τρεις θαλάσσειες μαζί και γίνεται σχαρμιάς. Εκεί το ιπτάμενο αναγκαστικά το ρίχναμε, γιατί δεν μπορούσε με τίποτα να πετάξει.

Ο Ηλιόπουλος είχε επεκταθεί κι έφερνε συνέχεια καινούργιους πλοίαρχους να τους εκπαιδεύσουμε. Κι εκεί αποδείχτηκε ότι σταθήκαν μόνο όσοι καβαλάγαμε μηχανή! Ιπτάμενο στον Κάβο Ντόρο, ίσον με μηχανή κρος στο χύμα...»

Να ο Χάρης Τσοουκαλάς δεν είναι μηχανόβιος...

— «Ο Τσοουκαλάς δεν καβαλάει μηχανή, αλλά έχει νοστινιότατη μηχανοβία! Είναι τετραπέρατος και πολύ ναυτικός. Προσαρμόζεται αμέσως σε οποιοδήποτε τύπο πλοίου. Είναι μεγάλος ο Χάρης».

Φεύγατε πολλοί;

— «Είχαμε φτάσει σε σημείο να στέλνεις ογδόντα καπεταναίους για εκπαίδευση και μόλις φτάναμε στο Γαύριο την κοπιονάγαμε οι μισοί. Δεν μπορούσαν να φανταστούν οι άνθρωποι ότι είσαι εδώ κάτω και βλέπεις το κύμα εκεί πάνω... Βλέπανε την προσπάθεια που έκανα να το κρατήσω ιπτάμενο για να περάσω τον Κάβο Ντόρο, τον ιδρώτα που έχανα και λακίζα...»

Ποιοι μείνανε τελικά;

— «Από τους παλιούς ο Τσοουκαλάς, ο Βατίστος και ο Λεβιάδης. Μετά, σε κάθε ευκαιρία που έβρισκα, έφευγα. Κάθε εταιρεία που έγινε στην Ελλάδα με ιπτάμενα τη δοκίμασα, γιατί δεν μπορούσα να ανεχθώ τον Ηλιόπουλο που δεν με στήριζε. Όπου έγινε εταιρεία πήγα, αλλά καμία δεν κράτησε. Και πάλι πίσω στον Ηλιόπουλο τον Τάκη. Ο γιος του όμως, ο Μάριος, αφού γύρισε από τις σπουδές του στην Αγγλία, άρχισε να ασχολείται με ενεργό ρόλο στην εταιρεία. Ο Μάριος, όσο τρελός και αν είναι, έπιασε από πολύ νωρίς το νόημα της ακτοπλοίας, έβγαζε τα πιο σωστά δρομολόγια και πάντα δουλεύαμε. Μια μέρα θα γίνει μεγάλος γιατί μισθώνει από τα λάθη... Με τον Μάριο πληρωθήκαμε στην ώρα μας, πλήρουν τα πρόσημα, είχαμε νομική βοήθεια στα παιδαρχικά. Όλα ήταν καλά, μέχρι που έμπλεξε με τον Γούτο...»

Πήγατε στο ΚΑΡΥΣΤΟΣ το μωρό;

— «Ήταν χεμίνος και τα δελφίνα δένανε. Εκείνο τον χειμώνα δεν πήγα σε φορτηγά, όπως τους άλλους χειμάνεις, γιατί βρήκα την ευκαιρία να πάσω σε φέρι, το ΚΑΡΥΣΤΟΣ του Γούτου...»

ΚΑΡΥΣΤΟΣ: ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΧΟΛΕΙΑ

— «Ήμουν τυχερός γιατί το καράβι αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα σχολεία. Δεν είναι ο όγκος του, είναι η ιδιορρυθμία του. Μην προσπαθήσεις να πας αλλιώς από τα νερά του, γιατί έχασες. Μου λέει ο Γούτος να σου στείλω άνθρωπο να σ' το δείξει, λέω μη στείλεις γιατί δεν θα πάω καθόλου, εντάξει, αφού ναμίζεις ότι μπορείς, πάρο και φύγε... Πάω λοιπόν και βρίσκω σ' αυτό το βαποράκι ένα καταπληκτικό πλήρωμα, ένα πλήρωμα που μέχρι τώρα δεν έχω ξανα-
δουλεύσει».

Η ακτοπλοία είναι ο λάκκος με τα φίδια. Είσαι χαμένος αν δεν έχεις γνωριστεί καλά με μια εταιρεία. Και δεν το κάνουν στα ίσια. Λίγο γρασάκι στη σκάλα και έχεις φύγει χωρίς να το καταλάβεις

Δουλεύαμε με τρομερό τρόπο. Ξέρουν τα πάντα. Πού θα δώσουν βιάλι, πού θα φουντάρουν, πού θα αγαντάρουν, όλα στον αυτόματο...
 Αν πάρεις ένα οποιοδήποτε πλήρωμα να πας να το ρίξεις τώρο στην Κάρυστο, έχεις πέσει έξω. Για έναν καπετάνιο πρώτη φορά σε φέρι μποτ και με τις δυσκολίες του κοραβιού αυτού, η βοήθεια που πληρώματος ήταν μεγάλη δουλειά.

Το καράβι αυτό το βόζανε μονίμως στη 13, στο μήτ του βοριά, δεν ξέρω γιατί. Πήγαντε με τον βοριά να πέσεις κολλητά στον ντόκο, με το που έκανες κράτει για να μπατάρουν τις μηχανές για το ανάποδα, ώωωω, το 'παρνε ο αέρας, σε έλεπετε, άντε γεια...
 Ο Τζώρτζης μονίμως δεμένος στην οκτώ. Ξέρεις πόσες φορές είπα νέτα, θα βγω στην πρώτη θέση να πω μαζί του καφέ; Άπαρες.
 Και όχι τίποτα άλλο, αλλά θα Ερφηλυσζόμουν στα μάτια του. Θα έλεγε ρε, τον ..., οι άλλοι πώς το πεγαίνανε; Και τόσο πείσμανα. Μια μέρα, λοιπόν, λέω να δοκιμάσω να πάω στην 7, δίπλα του. Δέσαμε μια χαρά, γιατί το SUPERFERRY μας απαγκάζε.

Είπα να το καθιερώσουμε να ηουχάσουμε, έλα όμως που ο τότε λιμενάρχης, ο Κανιώρος, δεν το καταλάβαινε, οι πρόκτορες το ίδιο. Έρχονο ο Δημητράκης το βιάλι, το 'παρνε ο Γιώργος, τράβγαε. Αν καπέλιανε το σπρινκ, εντάξει. Αν γλίτραγε ο Δημητράκης ή δεν προλάβαινε ο Γιώργος, νέτα. Για καφέ στον Τζώρτζη, Ερφηλυσ στη Ραφήνα...»

Πόσες φορές συνολικά δεν τα καταφέρατε;

— «Καμία. Ήμουν τυχερός. Με τον καιρό βρήκα το κόλλο του. Δεν ήθελε να σταματήσει τη ρύμη του, γιατί το 'παρνε ο αέρας. Οι άλλοι μπαίνανε με όλο τον δρόμο, και οι δύο κράτει και ανάποδα για να μην το πάρει ο αέρας και χάσουν τη μονούβρα, όμως αν έκοβε εκείνη

την ώρα ο αέρας, μπούμ, πάνω στον ντόκο. Εγώ έμπαίνα με τη μα, και είχα την άλλη κράτει έτοιμη για ανάποδα, γιατί οι μηχανές ήταν μπαρταριές και ήθελαν χρόνο για το ανάποδα. Δεν θέλω να πω ότι ήμουν μάγκας και το πήγα -αίλιανο, πέρασαν καπετανάρες από αυτό το βαποράκι. Απλώς ο καθένας έχει τη δική του ταγκηή».

Πώς λήθηκε το πρόβλημα;

— «Όταν ήρθε λιμενάρχης ο Καβαλιέρος, του είπα το πρόβλημά μου και το κατάλαβε. Ήταν πολύ συνεργάσιμος άνθρωπος.

Πήγαινα λοιπόν στην 6 ή στην 7 και όλα καλά.

Όταν έφυγα και έφυγε και ο Καβαλιέρος ξανά το ΚΑΡΥΣΤΟΣ στη 13! Έχασα να σου πω ότι πριν από μένα και αφού έφυγα, καπετάνιος ήταν ο Παναγιώτης Γαϊτάνης. Πολύ καλός και να μου το θυμηθείς ότι θα εδελυθεί σε πολύ μεγάλο καπετάνιο».

Γιατί φύγατε από το ΚΑΡΥΣΤΟΣ;

— «Την είχα καταβρεί, ακόμα εκεί θα ήμουν και το πρόβλημα δεν ήταν οι καιροί και οι μονούβρες. Το βαποράκι, όμως, το βρόδου που πήγαινε στην Κάρυστο, έσβηνε. Όλοι ήταν Κορυστινοί εκτός από μένα. Το βρόδου λοιπόν ξεπάγιαζε. Λέω του Γούτου δώσε μου εκατό χιλιάρα παραπάνω να νοικιάσω ένα σπίτι γιατί είναι χεμίνος. Στο τέλος αναγκάστηκα να νοικιάσω μόνος μου, αλλά δεν πήγαινε. Πεντακόσια έπαρνα όλα κι όλα. Είπα άντε γεια και έφυγα...»

Ο Γιώργος Γούτος είχε πει σε μια συνέντευξή του στον «Επην από τέσσερα χρόνια ότι «το καράβι δεν δούλευε γιατί είχε μέσα κάτι καπετάνους, σαν τον Κουρούση, που ενώ δεν είχε καιρό καθόταν στην Κάρυστο και δεν φεύγατε, τάχα ρου γιατί δεν μπορούσαν να ταξιδέψουν»...

— «Ο Γούτος είναι έμπορος...»

Δεν είναι πατροπαράδοτος ακτοπλόος εφοπλιστής. Δεν μπορούσε να καταλάβει ότι το καράβι αυτό είχε τα ελαττώματά του, η γραμμή του θέλει μεγαλύτερο... Έτυχε να μη φύγω με απαγορευτικό γιατί δεν μπορούσα να διακινδυνεύσω το βαπόρι με επβήτες. Δεν μπορούσα να το ρισκάρω με νοπάδες που έβραζε η θάλασσα. Δεν ήθελα επ' ουδέν να κλώω ζημιά. Δεν παράρη. Καλύτερα να λεί ο Γούτος ότι καθόμουνα στην Κάρυστο κι έπινα καφέ, παρά να έλεγε σήμερα ότι του έσπασα το καράβι ή τίποτα χειρότερο... Επιχειρηματίας είναι... Αλλά πρέπει να σκέφτεται και τους κινδύνους και να έρχεται στη θέση του άλλου, στη Ραφήνα και στην Κάρυστο με τους νοπάδες...»

Ρίσκο λοιπόν η Κάρυστος με τους νοπάδες...

— «Και όχι μόνο... Έρχονται λοιπόν εδώ να παραδεχθώ άλλον

• **Καλύτερη στιγμή Όταν μπήκα στην ακτοπλοία**
 • **Σύνταξη Δεν πάω πουθενά, εδώ θα μείνω**
 • **Ακτοπλοία Αδρεναλίη**
 • **Ακτοπλόοι πλοίαρχοι Όλοι καλοί, όχι καστανάδες**
 • **ΕΜΥ Θέλει διόρθωση, σταθμούς στα πλοία και τα νησιά**
 • **Λιμεναρχεία Τους αγαπάμε, αλλά μας καλαφατίζουν**
 • **ΥΕΝ Μια ζωή τα ίδια**
 • **Παπουτσής Δειλός**
 • **Σουμάκης Δεν μου λέει τίποτα**

Οι υπόλοιποι:
— «Άλλοι Αδικοί αυτούς που δεν έχω δει. Όσοι καπετά-
νοι κάνουν Αγκάσι είναι καλοί και τους σέβομαι. Αλλιώς δεν
μπορεί να σταθεί κάποιος. Κάθε βαπόρι, κάθε γραμμή, κάπ
σε μαθαίνει.
Το ΚΑΡΥΣΤΟΣ ήτανε πολύ μεγάλο σχολείο.
Εκεί ψήθηκα στη μαουζύβρα, εκεί τα χρειάστηκα.
Είμαι χρόνια στη θάλασσα και ποτέ δεν κόλωσα, ούτε νοιά-
στηκα για τον εαυτό μου. Πάντα, όμως, είχα πάνω απ' όλα
τους ανθρώπους που κουβιάλαγα και δεν μπορώ να τους ξε-
χάσω που ουρλιάζανε μέσα στο ΚΑΡΥΣΤΟΣ στα δύσκολα».

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ

— «Και δεν ήθελα ποτέ να γυρίσουν να πουν, ρε τον ... που
πήγε το κοπάνησε, πήγε να το σπάσει, να μας πνίξει. Ήθελα
όλα να πάνε καλά, όπως πήγαν. Τώρα, άμα λέει ο Γούτος για
καρέδες τι να πω. Επαγγελματίες είναι, αλλά πρέπει να σκέ-
φεται και τους κινδύνους. Και να έρχεται στη θέση του άλ-
λου. Δεν το παίρνεις έτσι το καράβι και φεύγεις, γιατί άμα τύ-
χει κάτι θα πούνε, ρε τον αλήτη που έπνιξε τον κόσμο... Άμα βέ-
βαια πάνε όλα καλά, λένε ο Θεός μας έσωσε».

Ερχάσατε, λοιπόν, αναγκαστικά στο ΕΣΠΕΡΙΣ ΣΑΜΝΑ...
— «Ο καπτά Βασιλίας (Γιαννάκης) ήταν άτυχος ο άνθρωπος,
δεν φταίει κιόλας...».

Ποιος φταίει;

— «Δεν μπορώ να πω ποιος φταίει, μόνο ότι όποιος είναι στη
γέφυρα έχει και την ευθύνη. Ο καπτά Βασιλίας δεν φταίει.
Έφαγε τη ρετσινιά ο άνθρωπος... Δέκα χρόνια ήτανε μέσα
στο βαπόρι, το είχε σώσει τρεις φορές, όλοι τα ξέρουμε. Με-
γάλο μαστόρι είναι. Δεν μάλα κανένας καθαρά σε τέτοιες ι-
στορίες, γιατί άμα πούμε την αλήθεια είμαστε σχολασμέ-
νοι... Να σου πω και κάτι άλλο: Είμαστε όλοι συνυπόθυνοι...
Ως πλοίαρχοι προσπαθούμε να κρατήσουμε την εταιρεία και
τα μιστικά της. Και οι ευθύνης των εταιρειών. Πού πάνε αυ-
τές; Ή αυτές πάντα πέφτουνε πιο κάτω».

Μετά το ΚΑΡΥΣΤΟΣ, τι γίνεται;

— «Ξαναγυρίζω στα ιπτάμενα, μέχρι που παρουσιάζεται μια
άλλη ευκαιρία. Το catamaran CAPTAIN GEORGE, σημερινό
HIGHSPEED 1, για Ηγουμενίτσα - Πρίντζι και μετά Μπάρι -
Δυρράχιο. Καπετάνιος ο Δημήτρης Τουτουμπής που ήταν

χει οποιαδήποτε επιβίωση που μπορεί να πει ότι την ενόχλη-
σε, φέρτε την μπροστά μου να της ζητήσω γονατιστός συγ-
νώμη και να σας δώσω επίτιμο την παραίτησή μου.

Όσο για το κορτσάκι, το είχα πέντε χρόνια μαζί μου στα ι-
πτάμενα, από παιδί. Τόσα χρόνια δεν έκανα τίποτα, τώρα, κα-
πέλα 26 χρονών, θα την περάσω; Αν παρ' όλα αυτά εκείνη έ-
χει παρόνοια φέρτε τη να τα πει ή να με επιβεβαιώσει. Όσον
αφορά στο ότι βάζω ανθρώπους τζάμα, ναι!

Πράγματι έβαλα έναν και άκουσε το γατί.
Είναι συνταξιούχος λιμενικός στη Μύκονο και τον βλέπω α-
λοφισμένο στο λιμάνι. Είχε χτυπήσει ο γιος του με τη μηχανή
και πήγανε στο νοσοκομείο. Τον έβαλα μέσα, του δώσα-
με έναν κοφέ, καθόμαστε, μου τα λέει. Επειδή ξέρω, όμως,
ότι στην ακτοπλοία βασλεύουν οι ρουφιάνοι, πάω στην λο-
γιστή και του λέω, Γιαννάκη, πόσο κάνει το εισιτήριο;
"Έπτά, αλλά να σου κόψω μισό, καπτά Νίκο", μου λέει. Του
απαντώ όχι, επτά χιλιάδες, πάρε. Και τον πληρώνω από την
τσάπη μου. Στην επιστροφή, μετά από τρεις μέρες, του λέω
έλα δω, ρε άνθρωπε, τι έγινε; Μου απαντά "κάτσε να βγάλω
εισιτήριο", κοίτα τη δουλειά σου του λέω, ξαναπάω στον
Γιάννη, τα ίδια. Κανονικό εισιτήριο. Εδώ είναι ο Γιαννάκης,
ρωτήστε τον να σας πει.

Εκεί αρχίζει ο Αγούδημος να κατεβάζει ό,τι υπάρχει, τους έ-
τσι και τους άλλους που πάνε να φάνε τους δικούς μου αν-
θρώπους για να βάλουν τους δικούς τους, "δεν θα πας που-
θενά, θα τους φάω όλους" και τέτοια. Λέω, λοιπόν, κατόξτε,
κύριε Αγούδημε, αν χωρίς λόγο και πριν πάσω καπετάνιος λέ-
νε τέτοια, πού να πιάσω και να το γραστούνισω το βαπόρι
πουθενά με τις θάλασσες, θα μου πάρουν το κεφάλι. Έδωσα
παραίτηση και σε τρεις μέρες έφυγα.

Ο Σπύρος τα πήγε καλά στο CAPTAIN GEORGE κι εγώ πάλι
απέξω, ήτανε το ριζικό μου να με βαράει για ανεξήγητους
λόγους...
Πώς αισθανθήκατε μετά από αυτό;
— «Κατάλαβα ότι η ακτοπλοία είναι ο λάκκος με τα φιδιά.
Έτσι και δεν έχεις γνωρίσει με μια εταιρεία καλά, να σε ξέ-
ρουν, την έχεις βομμένη, είσαι χαμένος. Και ξέρεις, δεν το
κάνουν στα ίδια, μπροστά σου. Λίγο γρασάκι στη σκόλα και
έχεις φύγει χωρίς να το καταλάβεις».

Και μετά πάλι Ημεσόουλους;

— «Ναι, πάλι τον γύρο του Αγκάσιου.

• Έλληνας ναυτικός
Άξιός • Μέλλον
Ευοίωνο • Της
πατρίδας το μέλλον
Επίσης • Μοτοσικλέτα
Πάντα και μόνο Ducatti,
πρωταθλήτρια κόσμου
• Γυναίκα Η γυναίκα
του ναυτικού είναι
στερημένη • Ευχή Να
μην κάνω ποτέ ζημιά,
μη χτυπήσω άνθρωπο

**Το επίσημο κράτος πώς εντάχθηκε για έναν κρατούμενο
Έλληνα πλοίαρχο;**

— «Εμφανίστηκε μετά το τέλος της ανάκρισης, όταν δηλα-
δή αποδείχθηκε και τυπικά ότι είχα κατηγορηθεί άδικο.
Πού ήταν μέχρι τότε;
Ας μου στεκάνω από την αρχή και αν αποδεικνυόταν ότι
ήμουν λωβόμενος, ας με άφηναν εκεί.
Όταν το χρειάστηκα δεν ήταν εκεί.
Ας είναι καλά ο σωτήρας μου, ο Κοντογιάννης».

ΜΟΝΟΗΥΛ Ή CATAMARAN;

Με την επιστροφή σας τι σας επηρέασε το μέλλον;

— «Κύλησε ο καιρός, μέχρι φέτος την άνοιξη που εμφα-
νίστηκε ο ΑΙΟΛΟΣ. Δεν μπορούσα ποτέ να φανταστώ ότι
θα πήγαινα εκεί. Ήρθαν όμως έτσι οι συγκυρίες, πήγε ο
Χάρης, χρειάστηκαν και άλλον καπετάνιο, με σύσταση και
στάθηκε για μια φορά τυχερός. Ο ΑΙΟΛΟΣ είναι ένα φο-
βερό βαπόρι και κάθε μέρα που το ταξιδεύω βλέπω όλο
και περισσότερες δυνατότητες και βλέπω, επίσης, ότι ό-
σο ζεις μαθαίνεις. Έχει 44.000 άλογα, το κάνει ό,τι θέ-
λεις στη μονούβρα, μπαίνει παντού, είναι ένα κόσμημα
για την ακτοπλοία. Ίσως κάποια στιγμή όλοι να αναγκασ-
τούν να αντικαταστήσουν τα πλοία τους με πλοία σαν το
ΑΙΟΛΟΣ».

**Ποιος τύπος ταχυπλόου είναι καλύτερος για το λιγαίο,
monohull ή catamaran;**

— «Το monohull, πιστεύω...».

Επεδή είστε σε monohull;

— «Όχι, έχω κάνει και στον άλλο τύπο, αλλά την πλεύση του
monohull δεν την έχει το catamaran. Στις κόντρες που κά-
ναμε το καλοκαίρι έβλεπες ότι στην μπουνάτσα μας πέρνα-
γε, όταν είχε καιρός όμως, όχι. Στη μονούβρα το έβλεπες ό-
τι ζοριζότανε. Ίσως βέβαια να μην είχαν προλάβει οι άν-
θρωποι να το μάθουν, αλλά, για να σου πω την αλήθεια μου,
προτιμώ να βλέπω τον Τζώρτζη να κάνει μονούβρα με βα-
πόρι του χίλια ενισκόσια λάσπες, παρά το καταμαράν. Αυ-
τόν προσπαθώ να μιμηθώ».

**Μια στιγμή, καπτά Νίκο, γιατί δεν κατάλαβα. Είσαστε σε έ-
να βαπόρι υπερσύγχρονο που πολλοί θα ζήλευσαν. Ο Τζώρ-
τζης είναι αυτός που ξέρουμε, που κάνει ό,τι κάνει χρόνια
τώρα. Εσείς όμως ανταποκριθήκατε στην πρόκληση να κά-
νετε κάτι καινούργιο, ρε έναν ΑΙΟΛΟ εκατόν είκοσι μέτρα,
με τις άπειρες δυνατότητες αλλά και την ξεπεσούρα λόγω
βάρους και βυθίσματος. Ένα βαπόρι που αν το «ακουμπή-
σατε», η ζημιά σε T foils και jets δεν ξέρω και 'γώ πόσο μεγά-
λη θα είναι... Και το βάζετε στην Τήνο και τη Μύκονο με τα 9
και τα 10 μοφόρ. Αυτό δεν είναι μαγκιά; Ακόμα ζηλεύετε
τον Τζώρτζη;**

— «Ναι».

**Γιατί δεν θα θέλατε να λένε «ο Κουρούσης», αντί «ο Τζώρ-
τζης»;**

— «Θα ήθελα να έχω διδαχτεί από τα χέρια του Τζώρτζη.
Δεν είναι μόνο τετραπέρατος, πανέξπλιτος, ξέρει τα πάντα,
είναι και μάγκος. Μπαίνει με επτά βαπόρια μέσα στην Τήνο
— και ο Μαυρίδης και ο Γιακουμίδης το ίδιο... Και με είκοσι βα-
πόρια θα μπαί μέσα! Εγώ θα περιμένω απέξω».

Γιατί;

— «Όχι γιατί φοβάμαι μην το χτυπήσω ή τίποτα άλλο».

Αλλά;

— «Αυτοί το τραβάνε στα άκρα το θέμα, είναι μάγκες».

Και εσείς που βάζετε στο λιμάνι έναν ΑΙΟΛΟ τι είπατε;

— «Ένας απλός καπετάνιος που διδάσκαμαι από τους πλο-
ιούς και προσπαθώ να τους μιμηθώ».

**Οι περισσότεροι καπετάνιοι συμβατικών τους οποίους
ρωτήσαμε αν θα ήθελαν να πάνε σε ταχύπλοο αρνήθηκαν.
Εσείς, που από ένα δελφίνι καταλήσατε έναν ΑΙΟΛΟ και
βρεθήκατε ένα μεσημέρι στη Μύκονο να κάνετε οβούρες,
τι είπατε;**

— «Δεν ξέρω, αυτό θα το πουν άλλοι. Εγώ όμως, βλέπον-
τας τον Τζώρτζη, καταλαβαίνω ότι είμαι ένα κομμάτι από
το παντελόνι του. Περιμένω να τον δω να μπαί με το θάρ-
ος το 10όρι, να δω τι θα κάνει. Από αυτόν έμαθα. Κανέ-
νας δεν μου έδειξε ότι το καράβι κάνει αυτό ή εκείνο, εδώ
αντιδρά έτσι κι εκεί αλλιώς. Αυτό μόνο ο Χάρης μου τα εί-
πε και προσπαθώ με μαζί να τελειοποιούμε ως προς
τον ΑΙΟΛΟ».

**Αν αύριο έφτανε ο Τζώρτζης, θα πηγαίνατε στο SUPER-
FERRY II να τον αντικαταστήσετε;**

— «Ναι, αλλά θα μου έπαιρνε καιρό να το μάθω. Εκτός
αν καθότανε μαζί μου και μου το έδειχνε. Τότε θα το πή-
γαινα πολύ καλύτερα απ' ό,τι αν το μάθαινα μόνος μου».

Τον βλέπω. Είναι μέσα στην ντόνα της Μυκόνου και όμως
σηκώνεται και φεύγει».

Αν το κινυπίσει, πάλι μάγκες θα είναι;

— «Ναι, πάντα».

Εσείς γιατί δεν φεύγατε;

— «Επειδή είμαι σε ένα καινούργιο καράβι και δεν θέλω να
συμβεί το παραμικρό και να το κακοδιαφημίσω».

**Θα έλεγα, καπτά Νίκο, ότι είστε ψηφένος όσο λίγοι και ότι,
με εξαίρεση κάποιους συναδέλφους, οι υπόλοιποι είναι πο-
λύ εγωιστές για να παραδεχτούν έτσι άλλον συνάδελφο.**

— «Εγώ όμως βλέπω την πραγματικότητα και δεν μπορώ
να μην την πω. Τους βλέπω πώς δουλεύουν και θα ήθελα
να είμαι σαν κι αυτούς. Να νικήσω τους φόβους μου. Να αι-
σθάνομαι το ίδιο άνετος στον Κόβο Ντόρο και στην Άνδρο.
Έχω κι εγώ τους φόβους μου, όπως όλοι. Αλλιώς δεν θα ή-
μασαν άνθρωποι».

Σε συμβατικό θα πηγαίνατε;

— «Ναι, γιατί όχι».

Της ΝΕΛ;

— «Ναι, είμαι άλλωστε πολύ ευχαριστημένος μαζί τους. Ο
κύριος Αθηναίος είναι γνώστης της ακτοπλοίας και λύνει
πολλά προβλήματα, που ίσως λόγω χαρακτήρα της εται-
ρείας να καθυστερούσαν. Ελπίζω να είναι και εκείνοι ευχα-
ριστημένοι μαζί μου, όσο κι εγώ».

ΘΑ ΜΕΙΝΩ ΓΙΑ ΝΑ ΠΡΟΣΠΑΘΗΣΩ

**Γενικότερα πώς λειτουργείτε ως ακτοπλόος πλοίαρχος, με
τι σκεπάζει;**

— «Τιμή μας να προσπαθούμε για την εταιρεία μας. Κάποι-
ες φορές διακινδυνεύουμε, ρισκάρουμε, χωρίς όμως τον
παραμικρό κίνδυνο για τον επιβάτη. Εξαιρούνται τον εαυ-
τό μου, δηλώνω περήφανος για τα παλικάρια που πάνε τα
βαπόρια μας».

Και για τα κακά που συνέβησαν τελευταία;

— «Πολλά τα λάθη, και τα δικά μας. Υπάρχουν όμως αν-
θρωποι μέσα στις εταιρείες που δεν έχουν ιδέα από το α-
ντικείμενο και κάνουν κακό».

Έλληνας ναυτικός;

— «Θυσιάζω στο μεγάλο κέρδος, όδικο, ειδικά στην ποντοπό-
ρο. Να σφίξουμε, δηλαδή, τα πράγματα, να προστατέ-
ψουμε τον επιβάτη που μεταφέρει το ποσάκι και τον πο-
ντοπόρο που τρεβιάται στον ωκεανό να τον αγνοήσουμε
επειδή δεν φαίνεται; Αυτός δεν είναι άνθρωπος».

Στον νέο ναυτικό τι να πούμε. Να μείνει ή να φύγει;

— «Μόνο άμα την αγαπάει πολύ τη θάλασσα να μείνει. Μό-
νο τότε. Η θάλασσα είναι σαν τη γυναίκα, άλλοτε φουρ-
τουμισμένη, άλλοτε μπουνασσαρισμένη. Αν δεν την αγα-
πάει να φύγει το συντομότερο δυνατόν».

Τι πρέπει να αλλάξει;

— «Η ναυτική εκπαίδευση. Είναι λάθος έτσι όπως γίνεται
σήμερα. Πρέπει να γίνει χρήση, γιατί σήμερα τα περισ-
σότερα μαθήματα είναι άχρηστα».

Και η συνειδηση στα θέματα ασφαλείας;

— «Έχει ανέβει πολύ, είναι τεράστια η ευθύνη. Σήμερα το
80% των εργασιών του πληρώματος ασχολείται με τη συν-
τήρηση και τη χρήση των σωστικών μέσων. Πάνε οι επο-
χές οι περιέργειες. Τα σωστικά μέσα τελειοποιούνται. Εμείς
στον ΑΙΟΛΟ δεν έχουμε καθόλου βάρκες, μόνο τουαλιε-
θρες για εκκίνηση του πλοίου. Περισσότερη ασφάλεια,
λιγότερος χρόνος, μειώνεις τον κίνδυνο».

Είναι καλός ο ISM;

— «Ναι, έχει βοηθήσει πολύ, όπως και η STCW. Ειδικά στα
ταχύπλοα τα διπλά πληρώματα είναι αναγκαία. Και αν με
ρωτήσεις τι πιστεύω για την ακτοπλοία, θα σου πω τριπλά
πληρώματα στα ταχύπλοα, αν θέλουμε να δουλεύουν μέ-
ρα νύχτα. Και διπλά πληρώματα σε όλα τα συμβατικά
πλοία. Πρέπει κάποτε να πάμε μπροστά».

**Τα βλέπουν αυτά οι επιβάτες ή το ρόνο που τους νοιάζει εί-
ναι να πάνε στη δουλειά τους;**

— «Οι νησιώτες καταλαβαίνουν, το ζουν το βαπόρι, αυτοί
όμως είναι το ένα τρίτο. Οι υπόλοιποι δεν ενδιαφέρονται
και δημιουργούν προβλήματα. Όταν μας έμπλεξαν τον
Ιούλιο οι άγκυρες στο T- foils, μέσα στο Γαύριο, η συμπε-
ριφορά των επιβατών ήταν απαράδεκτη. Άκουσα από γυ-
ναίκες, μέσα στη γέφυρα, βρισιές που δεν έχω ακούσει
ούτε στα χειρότερα χαρισίματα της Λατινικής Αμερικής,
Ντράγκας. Δεν πίστευαν ότι τους λέγαμε την αλήθεια! Δεν
καταλαβαίνει ο κόσμος...».

Εκφεύγατε ποτέ να τα παρατήσετε;

— «Όχι. Θα μείνω και θα προσπαθώ όσο μπορώ να φτιά-
ξουν τα πράγματα. Όσο περνάει από το χέρι μου. Ο επιβάτης
είναι πελάτης και έχει πάντα δίκιο. Σηγά σίγα θα τον κάνουμε
να μάθει, να καταλάβει. Και στο τέλος θα καταλάβει...»

ΝΙΚΟΣ ΧΑΛΑΡΗΣ

• Ποιος ήταν ο
καλύτερος υπουργός
Αυτός που έμεινε
λίγους μήνες. Στάθης
Γιώτας λεγότανε
• Πολιτική Δεν έχω
ασχοληθεί, η μητέρα
μου από παιδί με
κράτησε μακριά
• Χριστόδουλος Μη
μου βάζεις δύσκολα
• Θεός Πιστεύω
• Ευρωπαϊκή Ένωση
Μου αρέσει το ευρώ.
Απάντηση στους
εφοπλιστές για τη
λίρα, τότε...
• Σωματεία Τα
θέλουμε, αλλά δεν
ανταποκρίνονται

Η ναυτική τέχνη είναι πείρα. Αν δεν την αποκτήσεις μόνος σου, κανένα βιβλίο δεν πρόκειται να σου τη μάθει

παιδιάτερα στο GOLDEN OLYMPICS του Ανδρέα Βομβο-
γιάννη, που είναι ο πρώτος καταμαραντζής στην Ελλάδα.
Μου λέει εγώ θα βγω στο γρασείο, έλα να το μάθει για να το
παραλάβεις. Δέχτηκα. Όμως τρεις μέρες αργότερα μου ζη-
τάει ο Μίμης Αγούδημος να περάσω από το γραφείο του.
Ήταν έναν χρόνο μετά από τότε που η κοινοπραξία Στρί-
ντζη-Γ. Βεντούρη-Δ. Αγούδημου είχε πάρει το SEAJET 1 α-
πό Ροφήνα για Κυκλάδες, με καπετάνιο τον Γιώργο Καζιπέ-
δη.

Μου λέει επειδή ο καπετάνιος θα φύγει να πάει σε συμβατι-
κό, έλα να εκπαιδευτείς να το μάθεις και μόλις είσαι έτοιμος
μας λες...

Ευχαριστώ τον Τουτουμπή, του λέω ότι μου πρότειναν από
Ροφήνα, να μην τραβιέμαι στην Ηγουμενίτσα να πο προ-
τείνω τον Σπύρο Βασιτά, που είναι δοκιμασμένος και δυνα-
τός - είναι και μηχανάβιος, είχε τότε ένα Kawasaki 900 - το κα-
νονίζου, όλα καλά.

Πάω εγώ στο SEAJET, με το οποίο καταπρελάθηκα!
Τι χειριστήρια, τι jets, τι πολυτέλεια! Ήταν για την εποχή του
κορυφαίο. Από τον πολύ λοιπόν ενθουσιασμό μου για το κα-
ράβι, αλλά και για το επάγγελμα, μάλλον πράπα να παρεξη-
γήθηκα, γιατί αλλιώς δεν μπορώ να το ερμηνεύσω...

Άρχισαν να συμβαίνουν περίεργα πράγματα, ώπου μια μέ-
ρα ο κύριος Αγούδημος τσαντισμένος στο καράβι, και ενώ
περίμενα να πιάσω καπετάνιος, μου λέει έχω τραμεζά παρά-
νονα από σένα! Τρία πράγματα μου είπαν. Πρώτον, ότι δεν έ-
χεις αφήσει επιβίωση απείραχτη, δεύτερον, ότι κινηγάς το
κορτσάκι που έχουμε μέσα πληρώμα και τρίτον, ότι βάζεις
μέσα κόσμο τσάμπα!...

Έπαθα τη μεγαλύτερη πλάκα της ζωής μου.

Ποτέ κανένας όπου δουλεύει μέχρι σήμερα δεν με κατηγο-
ρησε ότι ενόχλησα γυναίκα, ότι κινητούσα κορτσάκια και ό-
τι πάω να τους κλέψω!

Συνέρχομαι, του λέω, να σας εξηγήσω και μετά κάντε ό,τι
θέλετε. Εδώ στη γραμμή δουλεύω επτά χρόνια, με ξέρουν ό-
λοι, έρχονται με αγκαλιάζουν και με συγχωρούν, κι αν υπά-
ρχει οποιαδήποτε επιβίωση που μπορεί να πει ότι την ενόχλη-
σε, φέρτε την μπροστά μου να της ζητήσω γονατιστός συγ-
νώμη και να σας δώσω επίτιμο την παραίτησή μου.

Είχαμε και κάτι παρατράγουδα, αλλά ευτυχώς ζημιά δεν έ-
κανα. Πρόσφατα όμως και τις μηχανές. Αν δεις τις φωτογρα-
φίες, στις παρέες μου με μηχανικούς είμαι. Τις αγαπάω τις
μηχανές και προτιμώ να καθυστερήσω το δρομολόγιό μου
και να φάω πρόστιμο, παρά να κόψω μηχανή. Οι MTU στα ι-
πτάμενα αντέξανε πολλά...
ΕΝΝΕΑ ΜΗΝΕΣ ΣΕ ΡΩΣΙΚΕΣ ΦΥΛΑΚΕΣ

**Και πέρους μετά, αν δεν κάνω λάθος, ήρθε η ιστορία με τη
Ρωσία.**

— «Μεγάλη ιστορία. Ήμουνα με ένα βαπόρι φορτωμένο
πορτοκάλι από το Ναύπλιο. Φτάνω στο Νοβοροσίσκ, μετά α-
πό μεγάλες καθυστερήσεις, παραδίξω το φορτίο και φύγω
κάποιον συνεννοήσεως με τον πλοιοκτήτη. Αναχτά, στα πε-
νήντα μίλια, έρχεται ένα θηρίο του πολεμικού ναυτικού και
μου ζητάει να γυρίσω πίσω. Μου έριξε, με ανάγκασε να γυ-
ρίσω και με συνέλαβαν.

Η ρωσική μαφία, που ήταν ο παραλήπτης του φορτίου, μου
απήγγαλε ανυπόστατες κατηγορίες, οι οποίες καταρρίφθη-
καν στην προανάκριση.

Τι να το κάνω όμως που αυτό πήρε τρεις μήνες;
Καταδικάστηκα σε φυλάκιση εννέα μηνών, γιατί, λέει, πα-
ραβίασα τα σύνορα χωρίς άδεια, τους οποίους και εξέπιασα
προς έκκληση όλων. Όλοι μου λέγανε, σε δυο τρεις μέρες
θα φύγεις. Αυτός που με βοήθησε ήταν ο προξενικός λιμε-
νάρχης Γιάννης Κοντογιάννης, σήμερα υπολιμενάρχης
Πειραιά. Με στήριξε ψυχολογικά, έτρεξε προς πάσα κα-
τεύθυνση και μαζί με τον τότε προξενικό λιμενάρχη Οδη-
σού Νίκο Καβαλιέρο έκαναν ό,τι μπορούσαν για να με βοη-
θήσουν.

Επίσης, σημαντικό στάθηκε και το πρώτο γράμμα που ήρ-
θε από την Ελλάδα, από τον γενικό γραμματέα της ΓΕΠΕΝ,
που επιβεβαίωσε το μέχρι τότε άψογο παρελθόν μου και τη
συμμετοχή μου στην Ένωση από το 1968. Πολλοί νοιάστη-
καν τότε για μένα και τους ευχαριστώ, μέχρι που κάποια
στιγμή, και αφού είχα μείνει σαράντα πέντε κλά, γύρισα...».